

Prof.dr. Henk den Heijer

Het slavenchip



Universiteit Leiden

Het slavenchip

Oratie uitgesproken door

Prof.dr. Henk den Heijer

bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de

Zeegeschiedenis

aan de Universiteit Leiden

op maandag 11 april 2011



Universiteit Leiden

Mijnheer de rector magnificus, zeer geachte toehoorders,

In 1821 publiceerde Joachim Christian Nettelbeck zijn memoires. Hij was 82 jaar oud en een gerespecteerd burger van de Pruisische havenstad Kolberg. In 1807 had Nettelbeck met succes het verzet geleid tegen de Napoleontische troepen die zijn geboortestad belegerden. De Nazi's maakten daar in de nadagen van het Derde Rijk een propagandafilm over getiteld *Kolberg*. In die film, waarin Nettelbeck als een onverzettelijke patriot wordt uitgebeeld, werd de Duitsers voorgehouden dat zij zich beter tot de laatste man konden doodvechten dan zich eerloos aan de vijand overgeven. Mij gaat het hier niet om de Nettelbeck die de Duitsers begin 1945 ten voorbeeld werd gesteld, maar om de Nettelbeck die een groot deel van zijn leven op zee had doorgebracht. Als elfjarig jongetje had hij in Amsterdam aangemonsterd op een slavenschip voor een reis naar Guinee en Suriname.¹ Daarna was Joachim enkele malen vanuit de Republiek met een koopvaarder de Atlantische Oceaan overgestoken naar Suriname en Sint Eustatius, totdat hij in 1771 opnieuw op een slavenschip aanmonsterde. Ditmaal was het de *Elisabeth* van de Rotterdamse firma Coopstad en Rochussen. Joachim was inmiddels opgeklommen tot eerste stuurman onder kapitein Jan Harmel.² In West-Afrika werden 425 slaven ingekocht, waarvan er tijdens de oversteek naar Suriname 6 overleden, een voor die tijd ongekend laag aantal. Joachim Nettelbeck doet in zijn memoires uitgebreid verslag van zijn tweede slavenreis, maar niet voordat hij zich heeft geëxcuseerd voor zijn deelname aan die verdorven mensenhandel.³ De lezers mochten eens denken, Nettelbeck een slavenhandelaar? Hij stelt dat de slavenhandel vijftig jaar eerder nog geen slechte naam had. Die ontstond pas nadat zich eind achttiende eeuw in Engeland een protestbeweging tegen de slavenhandel had gevormd. Joachim verzet zich in zijn memoires tegen het beeld dat slavenhandelaren zoals hij zich dagelijks aan gruwelijkheden jegens slaven hadden bezondigd. 'Barbarische Grausamkeit gegen die eingekaufte Menschenladung war nicht notwendigerweise damit verbunden und fand auch wohl nur in einzelnen Fällen statt', aldus Joachim

Nettelbeck. Hij bagatelliseerde de slavenhandel niet, maar gaf wel duidelijk aan dat ruwheid en hartvochtigheid onderdeel uitmaakten van het zeemansleven van zijn tijd, en dus ook van het leven aan boord van slavenschepen.⁴ Merkwaardig genoeg is Joachim Nettelbeck de enige zeeman die zijn belevenissen aan boord van een Nederlands slavenschip heeft gepubliceerd. Waarom hebben niet meer kapiteins, stuurlieden of gewone bemanningsleden hun herinneringen met het publiek gedeeld? Vonden zij het leven aan boord van slavenschepen zo normaal dat het niet in hen opkwam om daarover te publiceren? En hoe zit het met degenen die op buitenlandse slavenschepen hebben gevaren, wat voor beeld hebben zij ons nagelaten? De trans-Atlantische slavenhandel is een onderwerp dat de laatste decennia vooral door Britse en Amerikaanse historici is bestudeerd. Wat hebben zij met de gepubliceerde egodocumenten en de niet gepubliceerde bronnen over de slavenhandel gedaan, en kunnen hun publicaties ons inzicht verschaffen in wat zich aan boord van Nederlandse slavenschepen heeft afgespeeld? Dat zijn vragen, mijne dames en heren, die mij al enige tijd bezighouden en waarover ik het vandaag wil hebben.

3

Slavenschip en beeldvorming

Tegenover het beeld van Joachim Nettelbeck staan de beelden van enkele Britse collega's die vaker hun ervaringen op slavenschepen aan het papier hebben toevertrouwd. De bekendste van hen is John Henry Newton, die tussen 1748 en 1754 vier slavenreizen had gemaakt, waarvan eenmaal als stuurman en driemaal als kapitein. Newton, die tijdens een storm diep gelovig was geworden, wijdde zich na zijn zeemanscarrière aan de Bijbelstudie, werd predikant en gaf in zijn preken fel af op zijn vroegere beroep. Onder zijn gehoor bevond zich de Britse parlementariër William Wilberforce met wie Newton later zou strijden voor de afschaffing van de slavenhandel.⁵ In 1788 publiceerde hij het invloedrijke pamflet *Thoughts upon the African slave Trade* en bepleitte voor het parlement in felle bewoordingen de afschaffing van de slavenhandel. James Field Stanfield was een andere ervaringsdeskundige die zich met literaire middelen tegen de slavenhandel verzette. Hij was in 1774 van-

uit Liverpool naar Benin gezeild, waar hij voor de inkoop van slaven acht maanden langs de kust had gekruist om vervolgens de oversteek naar Jamaica te maken. Stanfield keerde zich later tegen de slavenhandel en publiceerde in 1788 zijn *Observations on a Guinea Voyage*, een serie brieven gericht aan de predikant en leider van de abolitionistische beweging Thomas Clarkson. In die brieven gaf hij een uitvoerige beschrijving van de gruwelen aan boord van een slavenschip. Een jaar later volgde zijn lange gedicht getiteld *The Guinea Voyage*, waarin de wreedheid van de kapitein breed werd uitgemeten.⁶ Het beeld dat Newton, Stanfield en andere direct betrokkenen in hun publicaties van de slavenhandel schetsen, is bijna zonder uitzondering dat van een smerige handel die bedreven werd door gewetenloze reders, kapiteins, Afrikaanse slavenhandelaren en planters in de West. Maar hoeveel ooggetuigen hebben hun ervaringen aan het papier toevertrouwd en hoeveel van hen hebben aan het eind van hun carrière in de slavenhandel de kant van de abolitionistische beweging in Groot-Brittannië gekozen? Veel meer dan tien zijn dat er niet geweest. De Britse slavenhandel heeft, mede door de geschriften van deze spijtoptanten, de meeste aandacht getrokken en is van alle Europese landen die zich met slavenhandel hebben ingelaten, het best onderzocht. Dat roept de vraag op hoe representatief hun publicaties zijn. Tijdens het hoogtepunt van de Britse slavenhandel, van circa 1750 tot aan de afschaffing ervan door het Engelse parlement in 1807, werden vanuit Bristol, Liverpool en andere Britse havensteden ruim 7.100 slavenschepen uitgereed, waarop tussen de 200.000 en 250.000 zeelieden hebben gevaren.⁷ Minder dan één promille van hen heeft zijn ervaringen aan het papier toevertrouwd. Daarnaast zijn er in Britse archieven bronnen van uiteenlopende aard bewaard gebleven, waaronder een beperkt aantal scheepsjournalen, handelsboeken, delen van administraties van slavenrederijen en processtukken van slavenschepen die in de problemen zijn geraakt. Het gebrek aan bronnen, die bovendien nogal eenzijdig zijn, maakt het voor onderzoekers lastig om inzicht te krijgen in wat zich werkelijk aan boord van Britse slavenschepen heeft afgespeeld. Nu is dat heel lang niet als een probleem ervaren, omdat er na het wettelijke verbod op

de slavenhandel nauwelijks onderzoek naar werd verricht. De meeste abolitionisten hadden geen behoefte aan een terugblik laat staan aan een uitvoerig onderzoek. Zij keken liever vooruit en besteedden hun energie aan een nieuw doel, de afschaffing van de slavernij in de koloniën. Historici hadden er ook lange tijd nauwelijks belangstelling voor.⁸

Pas na de Tweede Wereldoorlog kwam het onderzoek naar de trans-Atlantische slavenhandel op gang. De eerste Nederlander die daar serieus studie naar verrichtte, was de rijksarchivaris in Zeeland Willem Unger. Hij publiceerde in de jaren vijftig twee artikelen over de slavenhandel van de West-Indische Compagnie en van de Middelburgse Commercie Compagnie. Het onderzoek kwam eind jaren zestig in een stroomversnelling na het verschijnen van *The Atlantic Slave Trade. A Census* van de Amerikaanse historicus Philip Curtin.⁹ Hij was de eerste die op basis van een beperkt aantal studies een schatting maakte van de omvang van de trans-Atlantische slavenhandel, en daagde onderzoekers uit zijn cijfers aan te vullen. Daarna hebben historici uit diverse landen de door Curtin neergeworpen handschoenen opgepakt en het aandeel van hun land in de trans-Atlantische slavenhandel na uitvoerig bronnenonderzoek gereconstrueerd. Johannes Postma en Piet Emmer onderzochten de Nederlandse betrokkenheid bij de slavenhandel. Postma was vooral geïnteresseerd in de aard en omvang van de Nederlandse slavenhandel. Hij publiceerde na twintig jaar studie in 1990 zijn *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, de belangrijkste kwantitatieve studie over het onderwerp tot nu toe. Piet Emmer publiceerde tal van artikelen en boeken over het onderwerp, waaronder zijn in 2000 verschenen overzichtswerk *De Nederlandse slavenhandel 1500-1850*. Niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen brachten onderzoekers steeds meer gegevens boven tafel die in databestanden werden verwerkt. Begin jaren negentig was de tijd rijp om al die gegevens bijeen te brengen en een voorlopige balans op te maken van het werk dat Philip Curtin twintig jaar eerder in gang had gezet. Daarvoor werd aan het Du Bois Instituut voor Afro-Amerikaanse studies in de Verenigde Staten een groot

dataproyect gestart. Dat heeft geresulteerd in de *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, een fantastisch digitaal onderzoeks-instrument dat gegevens van bijna 35.000 slavenreizen bevat. Dat is circa tachtig procent van alle trans-Atlantische slavenreizen die tussen de zestiende en de negentiende eeuw zijn gemaakt.¹⁰ Dankzij de database kunnen we nu op vrij eenvoudige wijze aantallen uitgerede slavenschepen per land of per periode, aantallen vervoerde slaven, sterftepercentages tijdens de overtocht, herkomstgebieden in West-Afrika, bestemmingen in Amerika en tal van andere zaken in kaart brengen.¹¹

De database heeft onze kennis op kwantitatief gebied enorm verrijkt, maar wat zij niet kan is ons inzicht verschaffen in het leven aan boord van slavenschepen. Het gedrag van officieren en bemanningsleden, de behandeling van slaven en de condities waaronder zij van West-Afrika naar de plantagekoloniën in Amerika werden vervoerd, zijn er niet uit af te leiden. Journalen en andere scheepspapieren, voor zover zij tenminste niet alleen informatie bevatten over windrichtingen, zeestromingen en de te varen koers, zouden daar inzicht in kunnen geven, maar die documenten zijn zoals ik eerder opmerkte schaars. De ongeletterde slaven hebben nauwelijks iets over hun ervaringen opgeschreven. Slechts een enkeling heeft, nadat hij was vrijgemaakt en had leren schrijven, vele jaren na de oversteek zijn herinneringen aan het papier toevertrouwd.¹² Maar hoe betrouwbaar zijn die herinneringen? Het bekendst zijn de memoires van Olaudah Equiano die uitgebreid verslag heeft gedaan van de gruwelijkheden aan boord van een slavenschip. Voorstanders van de slavenhandel beschuldigden hem ervan dat hij zijn verhaal had verzonnen; hij zou helemaal niet op jeugdige leeftijd uit Afrika zijn weggevoerd, maar in South Carolina zijn geboren. Die beschuldiging is lang als propaganda afgedaan. Recent onderzoek heeft echter aangetoond dat de authenticiteit van Equiano's verhaal twijfelachtig is; waarschijnlijk was hij wel in South Carolina geboren.¹³ De memoires van John Newton, James Field Stanfield, Olaudah Equiano en andere ervaringsdeskundigen die zich aan de

kant van de abolitionisten hadden geschaard, zijn voor een onderzoeker problematische bronnen. Dat geldt natuurlijk ook voor de geschriften van voorstanders van de slavenhandel, waaronder zich kapiteins, reders en planters bevonden. Beide partijen slepen eind achttiende eeuw retorisch de messen om het parlement van hun gelijk te overtuigen.¹⁴ Helaas zijn er in buitenlandse archieven weinig andere documenten te vinden die informatie bevatten over wat zich op slavenschepen heeft afgespeeld. Dat gebrek aan bronnenmateriaal deed de Amerikaanse historica Barbara Solow tien jaar geleden verzuchten dat eigenlijk alleen de historische verbeelding, verpakt in verhalen, gedichten en romans, enig inzicht kon bieden in het leven aan boord van slavenschepen.¹⁵

Tot enkele jaren geleden is er naar die aspecten van de trans-Atlantische slavenhandel nauwelijks onderzoek verricht. De aandacht was en bleef vooral gericht op cijfers. Een van de weinige uitzonderingen is de studie *The Diligent. A Voyage Through the World of the Slave Trade* van de Amerikaanse historicus Robert Harms. De kern van Harms' studie is het journaal dat Robert Durand in 1731-1732 tijdens zijn reis met het Franse slavenschip de *Diligent* heeft bijgehouden. Tijdens die reis deed zich niets bijzonders voor: geen slavenopstand, geen buitensporig geweld of seksueel misbruik van slaven, geen grote sterfte en geen extreme weersomstandigheden. Het was een routinereis zoals er eeuwenlang velen zijn gemaakt. Tussen de microgeschiedenis van het journaal weeft de auteur het grotere verhaal van de trans-Atlantische slavenhandel, waarin hij naast het gewone ook de excessen belicht. Harms doet dat op een bewonderenswaardige manier zonder een eenzijdig beeld te schetsen of een moraliserende vinger te heffen. Tegelijkertijd toont hij empathie met de slachtoffers door het onkenbare te benoemen. 'We can never know what thoughts formed in their minds, what feelings welled up in their breasts, or what images of home and family passed before them in kaleidoscopes of memory, but it was a moment they never forget'.¹⁶ Ik denk dat niemand dat laatste zou willen betwisten.

Het onderzoek naar het leven aan boord van een slavenchip kwam een jaar of vijf geleden in een stroomversnelling toen de herdenking van tweehonderd jaar afschaffing van de slavenhandel in Groot-Brittannië zich aandiende.¹⁷ Naast een groot aantal publicaties over de succesvolle strijd van politici, predikanten en voormalige kapiteins tegen de Britse slavenhandel, verschenen ook enkele opmerkelijke studies waarin het lot van slaven en bemanningsleden aan boord van Britse slavenschepen centraal stond. Zo onderzoekt Stephanie Smallwood in *Saltwater Slavery* hoe slaven letterlijk van mensen in goederen veranderden nadat zij op de West-Afrikaanse kust aan Europese slavenhandelaren waren verkocht en voor de reis naar de plantagekoloniën waren ingescheept. De relatie tussen de bemanningsleden en de slaven aan boord beperkte zich tot datgene wat nodig was om de slaven in bedwang en in goede conditie te houden, zodat zij aan de andere zijde van de oceaan voor een goede prijs verkocht konden worden.¹⁸ Emma Christopher en Markus Rediker, die eveneens het herdenkingsmoment te baat hebben genomen, concentreren zich in hun studies vooral op de officieren en gewone bemanningsleden van slavenschepen.¹⁹ Beiden schetsen het leven aan boord als een hel, waarin drie partijen tegenover elkaar stonden: de officieren die met grof geweld de discipline probeerden te handhaven, de matrozen die als slachtoffer van de officieren op hun beurt het geweld tegen slaven niet schuwden, en de slaven die dat geweld weerloos moesten ondergaan. Christopher en Rediker baseren hun studies voor een belangrijk deel op de publicaties van Newton, Stanfield, Equiano en andere abolitionisten. Op de schepen die zij beschrijven is geweld en seksueel misbruik van slaven schering en inslag. Zo schetst Marcus Rediker in ‘The Captain’s Own Hell’ een beeld van een kapitein die qua gedrag sterk doet denken aan de beruchte Mr. Kurtz uit Joseph Conrads *Heart of Darkness*. Hij lijkt daarmee tegemoet te komen aan de historische verbeelding waarover Barbara Solow tien jaar geleden schreef, hoewel ik mij afvraag of die vorm van verbeelding haar voor ogen heeft gestaan. Bij gebrek aan adequaat bronnenmateriaal is het verleidelijk om op een dergelijke manier geschiedschrijving te beoefenen. Bovendien kan het tot

pakkende verhalen leiden die een groot publiek aanspreken. Bij *The Slave Ship* van Rediker is dat zeker het geval, het boek is een bestseller die bovendien met diverse prijzen is bekroond, waaronder de prestigieuze George Washington Book Prize.²⁰ Welke historicus droomt niet van een dergelijk succes?

Toch bekruipt je bij het lezen van die huiveringwekkende geschiedenissen het gevoel dat het wringt. In studies als die van Christopher en Rediker, hoe goed soms ook geschreven, worden dezelfde retorische wapens gebruikt als twee eeuwen eerder in de strijd om de afschaffing van de Britse slavenhandel. Dezelfde morele verontwaardiging spreekt uit hun werk. Slavenhandel en slavernij zijn ook nu nog beladen onderwerpen waarmee onderzoekers worstelen, maar dat mag een historicus niet belemmeren om zo zorgvuldig en onpartijdig mogelijk zijn onderzoek te verrichten en daarover te publiceren. Daarmee zijn wij aanbeld bij de vraag of een dergelijke moreel geïnspireerde vorm van geschiedschrijving niet al te zeer het evenwicht tussen beeldvorming en kennis verstoort. Degenen die zich met de trans-Atlantische slavenhandel bezighouden, hebben daarover uiteenlopende opvattingen. Aan de ene kant van het spectrum staan de onderzoekers die zich voornamelijk door empirisch onderzoek laten leiden en zich niet of nauwelijks uitlaten over de morele aspecten van de trans-Atlantische slavenhandel, en aan de andere kant bevinden zich degenen die de door slavenhandelaren bedreven gruwelijkheden juist sterk benadrukken.²¹ Robin Law, die uitgebreid onderzoek heeft gedaan naar de West-Afrikaanse slavenhandel in de vroegmoderne tijd, behoort tot de eerste categorie. Hij heeft onomwonden duidelijk gemaakt dat hij in zijn werk niet als rechter over de geschiedenis wil oordelen. Law stelt dat ‘this runs the risk of applying standards of moral or legal judgement in an a-historical manner, as in the case of the slave trade, which, although nowadays consensually stigmatized as a ‘crime against humanity’, was for most of its history legal under both European and African law’.²² Natuurlijk heeft ook Robin Law een moreel oordeel over de trans-Atlantische slavenhandel, maar dat klinkt slechts beperkt door in zijn publicaties. Zijn opvatting over geschiedschrijving spreekt mij erg aan.

Bemanningen op Zeeuwse slavenschepen

De Britse herdenking in 2007 van het wettelijk verbod op de slavenhandel tweehonderd jaar eerder, is aan Nederland voorbijgegaan. Dat is niet zo verwonderlijk aangezien Nederland de slavenhandel zeven jaar na Groot-Brittannië heeft afgeschaft. Het is overigens zeer de vraag of er in 2014 in ons land net zoveel aandacht aan dat onderwerp zal worden geschonken als enkele jaren geleden in Groot-Brittannië. Een omvangrijke abolitionistische beweging hebben wij immers niet gekend, de slavenhandel is hier onder druk van de Britten bijna geruisloos afgeschaft.²³ En wat voor beeld zal er in het herdenkingsjaar van het leven aan boord van Nederlandse slavenschepen worden opgeroepen? Zal dat lijken op het beeld dat in 2007 in Angelsaksische studies is geschetst of biedt het Nederlandse materiaal andere perspectieven?

In druk beschikken wij slechts over de memoires van één ervaringsdeskundige op een Nederlands slavenschip, namelijk die van de aan het begin van mijn rede genoemde Joachim Nettelbeck. In dat opzicht hebben Britse historici het beter getroffen, hoewel het aantal gedrukte egodocumenten ook voor hen gering is. Maar Nederlandse historici hebben voor de treurige geschiedenis van de trans-Atlantische slavenhandel één belangrijke troef in handen die buitenlandse collega's niet hebben, namelijk het archief van de Middelburgse Commerce Compagnie (MCC) dat zich in het Zeeuws Archief in Middelburg bevindt. De MCC was in de tweede helft van de achttiende eeuw de grootste Nederlandse onderneming die slavenhandel bedreef. Het archief van de MCC is dankzij de uitstekende zorgen van haar directie goed bewaard gebleven.²⁴ Delen ervan zijn meermalen onderwerp van onderzoek geweest, maar het archief heeft nog lang niet al zijn geheimen prijsgegeven. De scheepsjournalen, negotieboeken, monsterrollen en brieven van kapiteins bevatten veel gegevens over het leven en werken aan boord van slavenschepen. Tot op heden zijn die stukken vooral op kwantitatieve gegevens doorzocht. Slechts een enkeling heeft over een slavenreis of de medische behandeling van slaven gepubliceerd.²⁵ Inmiddels wordt de waarde van het

archief voor het onderzoek naar de Nederlandse slavenhandel in binnen- en buitenland erkend. Zo werd het archief vorig jaar genomineerd voor het Memory of the World Register van de UNESCO. Binnenkort zal duidelijk worden of het archief ook werkelijk een plaats krijgt in het World Register, zoals een aantal jaren geleden met het archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie is gebeurd.

Wat kan dat archief ons leren over het leven aan boord van Zeeuwse slavenschepen? Allereerst iets over de positie van de kapitein die over veel kwaliteiten moest beschikken. Naast een grondige kennis van nautische zaken diende hij met uiteenlopende situaties en mensen te kunnen omgaan: hij was verantwoordelijk voor het handhaven van de orde, tucht en discipline onder zowel bemanningsleden als slaven, hij moest tactvol met Afrikaanse vorsten en kooplieden kunnen onderhandelen, maar ook met de autoriteiten en planters in de koloniën. Ten slotte moest hij verstand hebben van handelszaken en de economische belangen van de onderneming scherp in het oog houden. Kapiteins van Britse slavenschepen waren meestal uit de middenklasse afkomstig. Zij begonnen hun carrière vaak als officier en konden, nadat zij ervaring hadden opgedaan, het na enkele reizen tot kapitein brengen.²⁶ Een goede kapitein beschikte volgens Rediker over duivelse karaktereigenschappen die hem een bijna onaantastbare positie bezorgden. Dat betekent niet dat een kapitein zich altijd als een despoot gedroeg, maar wel dat hij te allen tijde bereid moest zijn om grof geweld tegenover bemanningsleden en slaven te gebruiken.²⁷

Komen we kapiteins met dergelijke carrières en karaktereigenschappen ook bij de MCC tegen? Op de 113 slavenschepen die de Compagnie heeft uitgereed, hebben 46 kapiteins gevaren. Deze mannen werden zorgvuldig door directeurs geselecteerd voordat zij het bevel over een slavenschip kregen. Ruim driekwart van hen kwam uit Zeeland en meer dan de helft heeft twee of meer reizen als kapitein voor de Compagnie gemaakt.²⁸ Vaak hadden zij voor hun aanstelling al een lange zeemannsloopbaan achter de rug, maar niet noodzakelijkerwijs

als officier. Zo hadden Adriaan Chatelain, Daniël Pruijmelaar en Willem de Molder ooit als jongen en hooploper op een slavenschip van de MCC gediend. Zij waren erin geslaagd om vanuit de laagste positie tot de hoogste rang op te klimmen. Maar ook een scheepstimmerman als Jan van Sprang kon het bij de Compagnie tot kapitein te brengen.²⁹

Ondanks de zorgvuldige selectie, bestonden er grote verschillen tussen kapiteins die niet altijd even gunstig voor de Compagnie uitpakten. Als na een reis bleek dat een kapitein nalatig was geweest, werd hij meestal op staande voet ontslagen. Dat ruim de helft van hen meerdere reizen maakte, duidt er echter op dat de directie vaker wel dan niet tevreden was over de kwaliteit van de gezagvoerders. Cornelis van Kakom, die van alle kapiteins het langst op slavenschepen van de MCC heeft gevaren, moet voor de directie de ideale gezagvoerder zijn geweest. Hij kwam uit een geslacht van zeevaarders zoals er velen in Middelburg en Vlissingen te vinden waren. In 1764 monsterde hij als derde stuurman aan op het slavenschip *Haast u Langzaam* voor een reis naar Guinee en Suriname. In hetzelfde jaar vertrok zijn vijf jaar jongere halfbroer Adriaan als matroos met het compagnieschip de *Vliegende Faam* voor een handelstocht naar West-Afrika. Cornelis, die bij vertrek 25 jaar oud was, had waarschijnlijk al een lange zeemanscarrière achter de rug en zal net als zijn broer matroos zijn geweest. Na drie reizen als stuurman benoemde de directie hem tot gezagvoerder van het slavenschip de *Vliegende Faam*. Hij zou in het totaal zevenmaal het bevel over een slavenschip van de MCC voeren. Tijdens zijn vijfde reis als kapitein werd hij vergezeld door zijn twaalfjarige zoontje Bastiaan, die als jongen op de monsterrol stond. Het was voor de Van Kakoms die voor een varend bestaan hadden gekozen gebruikelijk dat zij onderaan de ladder begonnen en geleidelijk opklommen. Dat gold ongetwijfeld ook voor de kapiteins van andere Zeeuwse slavenschepen.³⁰

Uit de journalen en andere documenten die Cornelis van Kakom van zijn reizen heeft nagelaten, blijkt dat hij mishandeling en seksueel misbruik van slaven niet tolereerde. Er zijn

geen aanwijzingen dat zich onder zijn gezag excessen hebben voorgedaan. Ook bemanningsleden konden op een faire behandeling rekenen. Maar wie niet geschikt was voor zijn taak of zich misdroeg, kon op rekenen op gepaste maatregelen. Zo zette Cornelis viermaal een kok uit zijn functie na klachten van de bemanning over het eten. En toen een matroos van dronkenschap en diefstal was beschuldigd, besloot de kapitein hem in overleg met de officieren na bestraffing in de boeien te sluiten. Eenmaal op de Goudkust aangekomen werd de matroos aan het marineschip *Castor* overgedragen, waarmee hij naar de Republiek repatrieerde.³¹ De voorbeeldige kapitein Cornelis van Kakom kan natuurlijk de uitzondering zijn geweest die de regel bevestigt. Komen we andere kapiteins in de bronnen tegen die een schier onaantastbare positie innamen en hun macht misbruikten zoals kennelijk op Britse slavenhalers het geval was? De instructies van de compagniedirectie zijn helder over hoe officieren zich dienden te gedragen: bij zaken van belang, bijvoorbeeld wangedrag van bemanningsleden of problemen met het schip, moest een kapitein altijd de scheepsraad bijeenroepen die vervolgens bepaalde welke maatregelen genomen moesten worden.³² Dat was een normale procedure die duidelijk grenzen stelde aan de macht van een gezagvoerder. Tevens werd de officieren op het hart gedrukt bemanningsleden niet onnodig hard of grievend te behandelen. Maar instructies konden niet verhinderen dat er in de praktijk soms onredelijk werd opgetreden. Als dat te vaak voorkwam, dreigde mouterij onder de bemanning en moesten de officieren inbinden. Daarvan zijn in de scheepspapieren diverse voorbeelden te vinden. Zo probeerde Jan Sloot, de eerste stuurman op de *Prins Willem de Vijfde*, in april 1752 de bemanning ter hoogte van de Canarische Eilanden met veel vloeken en slaan aan het werk te zetten. De bemanning accepteerde dat niet en dwong de kapitein om de eerste stuurman tot de orde te roepen. Sloot voelde zich door zijn kapitein in de steek gelaten en begon ook hem voor 'schelm en canalje' uit te maken. Hij was niet te handhaven en werd, nadat de kapitein een verklaring had opgesteld die door de hele bemanning was ondertekend, op een Engels schip overgezet.³³

Als officieren zich tijdens een reis hadden misdragen, werden zij niet alleen door de bemanning tot redelijkheid gedwongen, maar ook achteraf door de directie ter verantwoording geroepen en bestraft. Dat was bijvoorbeeld het geval nadat diverse bemanningsleden van de *Haast u Langzaam* na terugkeer in Middelburg in november 1765 enkele belastende verklaringen over het gedrag van hun kapitein Jan Menkenveld en eerste stuurman Cornelis van Kerkhoven hadden afgelegd. De laatste was tijdens de reis herhaaldelijk dronken geweest en had bemanningsleden bedreigd. Eenmaal was hij in beschonken toestand aan dek verschenen, waar hij met een sabel in de hand de scheepschirurgijn dreigde neer te steken en in mootjes te hakken. In West-Afrika aangekomen, probeerde Van Kerkhoven diverse malen slavinnen seksueel te misbruiken waar de kapitein een stokje voor stak. Maar Menkenveld zelf ging in de verklaringen ook niet vrijuit. Hij zou zijn plicht geregeld wegens dronkenschap hebben verzuimd. Daardoor had Menkenveld onder meer slaven van slechte kwaliteit ingekocht en had hij het schip niet tijdig laten schoonmaken met alle nare gevolgen van dien. Opmerkelijk is de klacht dat hij zich ook op religieus gebied oneerbiedig had gedragen. Zo zou hij diverse malen tijdens het gebed een pijp hebben gerookt, waarvan de bemanningsleden 'dikwils door de rook van de tabak in 't uitspreken van 't gebed hinder' hadden gehad. De verklaringen van de bemanningsleden werden door de directie uiterst serieus genomen en resulteerden in het ontslag van beide heren. Bovendien werden de premies voor de afgeleverde slaven, een substantieel deel van hun inkomen, wegens wangedrag niet uitbetaald.³⁴ Jan Menkenveld was niet de eerste de beste onder de MCC-kapiteins. Hij had sinds 1747 op slavenschepen van de onderneming gevaren, waarvan zevenmaal als kapitein. Toch was dat voor de directie geen reden om hem zijn misstap te vergeven. De bemanningsleden van een slavenschip moesten goed op elkaar ingespeeld zijn en een eenheid vormen. Als die eenheid door onredelijk optreden van de officieren werd bedreigd, kon dat tot muiterij of een slavenopstand leiden. Een bemanning van 30 tot 35 koppen kon zich met circa 250 slaven aan boord gaan al te grote misstappen veroorloven.

Aan boord van Britse slavenschepen bevonden zich niet alleen Europese maar ook Afrikaanse zeelieden. Het aantal Afrikanen in de Atlantische vaart was aan het eind van de zeventiende eeuw al zo groot dat zij in Londen als aparte groep werden opgemerkt.³⁵ Krap een eeuw later woonden er naar schatting vijftienduizend Afrikanen in Groot-Brittannië, waarvan velen een zeevarend bestaan leidden. Maar het fenomeen zwarte zeeman beperkte zich niet tot Groot-Brittannië. Ook in de intra-Caribische vaart en die tussen de Cariben en de Noord-Amerikaanse koloniën waren duizenden Afrikaanse zeelieden werkzaam.³⁶ Tevens voeren zij op slavenschepen. Emma Christopher ziet hen als leden van een multicultureel zeeliedenproletariaat dat in de loop der jaren een sterk gevoel van onderlinge solidariteit had ontwikkeld.³⁷ Het aantal zwarte zeelieden op slavenschepen was volgens haar geringer dan op andere vaarten vanwege het gevaar om in West-Indië door de kapitein als slaaf te worden verkocht. Toch zouden ook Afrikanen geregeld op slavenschepen hebben aangemonsterd om aan schulden en armoede in Groot-Brittannië te ontkomen.³⁸

9

Waren er aan boord van Nederlandse slavenschepen ook zwarte zeelieden? In de monsterrollen van de schepen van de MCC komen slechts enkele namen voor die op een Afrikaanse achtergrond duiden.³⁹ Onderzoek heeft bovendien uitgewezen dat het geen gewone zeelieden waren maar zogenaamde bomba's; Afrikaanse opzichters die over de slaven waakten. Ook op de plantages in de koloniën werden degelijke functionarissen aangesteld, maar daar waren het slaven met bepaalde privileges die toezicht moesten houden op hun medeslaven.⁴⁰ De bomba aan boord van een slavenschip was een vrij man die speciaal voor zijn opzichterstaak in West-Afrika was aangenomen. Hij diende zich onder de slaven te begeven om ze rustig te houden en eventuele onrusthaarden of oproerplannen vroegtijdig op te sporen. Tevens werd van hem verwacht dat hij onnodig geweld van bemanningsleden tegen slaven aan de officieren zou melden om zo de kans op problemen te beperken.⁴¹ Het is niet bekend of elk slavenschip een bomba aan boord had, maar uit de journalen is wel af te leiden dat zij geregeld

werden aangenomen. Zo contracteerde kapitein David Mulders van de *Nieuwe Hoop* op 30 december 1764 een bomba voor de oversteek van West-Afrika naar Curaçao. En op de monsterrol van de *Prins Willem de Vijfde* prijkt de naam Pieter Gakoe, die begin juli 1763 te Elmina als bomba had aangemonsterd voor een reis naar Suriname. Hij kreeg zestien gulden per maand voor zijn opzichterstaak, hetzelfde bedrag als een matroos. Na de verkoop van de slaven in Paramaribo voer Gakoe mee naar Middelburg, waar hij het eerstvolgende schip naar Elmina nam. Lang is hij daar niet gebleven. Medio juli 1765 nam hij wederom dienst als bomba op de *Prins Willem de Vijfde* voor een reis naar Suriname en Middelburg. Het eerste contract was beide partijen kennelijk zo goed bevallen dat het tot een nieuwe verbintenis leidde.⁴²

Als we het gedrag van officieren en bemanningsleden op Zeeuwse slavenschepen vergelijken met dat van hun Britse collega's, liever gezegd met het beeld dat daarvan in de literatuur bestaat, dan blijken er grote verschillen tussen beide groepen te hebben bestaan. Hetzelfde geldt voor het aantal zwarte zeelieden aan boord. Dat roept de vraag op of er ook verschillen in de behandeling van slaven zijn waar te nemen.

De behandeling van slaven

Ook zonder verslagen van slachtoffers is het niet moeilijk in te zien dat slaven die aan boord van een slavenschip werden gebracht, of dat nou onder Nederlandse of Britse vlag voer, in een voor hen vreemde en beangstigende wereld terecht kwamen. Velen van hen hadden nog nooit de zee laat staan een schip gezien. De slaven deelden hetzelfde lot, maar het is zeer de vraag of die lotsverbondenheid tot sociale cohesie heeft geleid. Waarschijnlijk niet want zij kwamen meestal uit verschillende streken, spraken verschillende talen en hadden andere culturele achtergronden. Dat neemt niet weg dat zij soms gezamenlijk een opstand konden ontketenen. Massale revoltes, waarbij slaven de macht op het schip dreigden over te nemen, zijn echter nauwelijks voorgekomen.⁴³ Al eerder is opgemerkt dat de kans op opstand toenam bij een slechte behandeling.

Maar wat weten wij eigenlijk van de behandeling van slaven aan boord van Nederlandse schepen?

De kapiteins en stuurlieden van de MCC laten zich in hun journalen en brieven niet uit over wat zij van slaven dachten. Op empathische gevoelens kunnen wij ze nauwelijks betrapen, waaruit niet mag worden afgeleid dat slaven naar willekeur werden mishandeld of misbruikt. Slaven waren primair handelswaar, waarmee zorgvuldig moest worden omgegaan. Dat blijkt uit de instructie die kapiteins voor hun vertrek van de directie ontvingen. Daarin stond nadrukkelijk dat slaven goed gevoed en goed behandeld moesten worden; onnodig geweld en seksueel misbruik van slaven was streng verboden.⁴⁴ Bemanningsleden die de regels overtraden, werden gestraft met inhouding van hun gage. Het economisch belang van de slaven komt vooral tot uiting in de medische zorg die aan hen werd besteed. Slavenschepen van de MCC hadden standaard een chirurgijn aan boord die verantwoordelijk was voor de gezondheid van de bemanningsleden en de slaven. Soms werd hij bijgestaan door een hulpchirurgijn of ondermeester. Zodra een slaaf ziekteverschijnselen vertoonde, nam de scheepschirurgijn maatregelen om erger te voorkomen en vooral om het uitbreken van een epidemie te verhinderen. Mannelijke slaven werden doorgaans geboeid vervoerd, maar bij ziekte werd van die regel afgeweken. Zo liet de chirurgijn van de *Geertruyda en Christina* na de ontdekking van scheurbuik een aantal slaven 'uyt unne boeyen ontsluyten om haar soo veel als mogelyk was in beweging te houden'.⁴⁵ Van alle ziekten die de slaven konden treffen, eiste dysenterie - rode loop in de journalen van de scheepschirurgijns - de meeste slachtoffers.⁴⁶ Toen de slaven aan boord van het *Middelburgs Welvaren* in 1761 voor de West-Afrikaanse kustplaats Malembo door een uitbraak van dysenterie werden getroffen, nam de chirurgijn meteen maatregelen om de ziekte te bestrijden. De slaven werden met heet water behandeld en kregen katoenen doeken om het zitten te ver-aangenamen. Bovendien werden de dekken dagelijks schoongemaakt en uitgerookt. Maar al die maatregelen hielpen niets; toen het *Middelburgs Welvaren* uiteindelijk op 19 oktober 1761

de Sint Annabaai te Curaçao binnenzeilde, waren er van de 455 ingekochte slaven nog maar 253 in leven.⁴⁷ Naast instructies van de directie en een aantal journalen van scheepschirurgijns beschikken we ook nog over een interessante verhandeling uit 1769 getiteld *Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaaren*. Dit boekje van de Vlissingse arts Henri Gallandat, die zelf een aantal jaren als scheepschirurgijn op slavenschepen had gevaren, geeft inzicht in de (gewenste) behandeling van slaven aan boord. Vanuit zijn ervaring beschrijft Gallandat hoe de slaven het best medisch en hygiënisch verzorgd konden worden. Tevens houdt hij een pleidooi voor een humane behandeling om zo onnodige sterfte, verzet en opstand te voorkomen; de slaven waren tenslotte veel geld waard.⁴⁸ De schrijver rechtvaardigt met volle overtuiging de slavenhandel en slavernij, maar hij was tevens bevriend met de schrijfster Betje Wolff die zich juist fel tegen de door Gallandat verdedigde praktijken heeft verzet.⁴⁹ Dat lijkt merkwaardig. Toch was dat minder vreemd dan het lijkt, aangezien hun vriendschap zich afspeelde in een tijd dat slavenhandel en slavernij in binnen- en buitenland nog niet omstreden waren. Toen Betje Wolff onder invloed van buitenlandse publicaties aan het eind van de achttiende eeuw de kant van de abolitionisten koos, was Henri Gallandat al dood en begraven.⁵⁰ Uit de journalen van scheepschirurgijns blijkt dat slaven bij ziekte in het algemeen goed werden behandeld, waarbij opgemerkt moet worden dat de genomen maatregelen in de praktijk meestal weinig hielpen. Dat laatste was het gevolg van de beperkte medische kennis in de achttiende eeuw en niet van nalatigheid. De scheepschirurgijns hebben zich niet uit menslievendheid, maar uit economische motieven voor het welzijn van de slaven ingespannen; elke ongezonde of dode slaaf betekende immers minder winst.⁵¹

Het lijkt er dus op dat slaven naar achttiende-eeuwse maatstaven medisch redelijk werden behandeld, maar hoe zat het met mishandeling en seksueel misbruik waarvan slaven op Britse schepen zo vaak het slachtoffer waren? Volgens Laurens Priester, die onderzoek heeft gedaan naar het gedrag van Zeeuwse slavenhandelaren, werden slaven op MCC-schepen

geregeld afgeranseld. Dat leidt hij af uit enkele voorbeelden van mishandeling en misbruik die in journalen en verklaringen voor de directie in Middelburg zijn opgetekend.⁵² Zo ranselde kapitein Jacobus Husson van het *Middelburgs Welvaren* op 24 mei 1763 in een dronken bui een aantal slavinnen van het benedendek naar boven en weer terug. Maar de stuurlieden, die oproer onder de slaven vreesden, maakten een eind aan deze zinloze ranselpartij door de kapitein tijdelijk in zijn kajuit op te sluiten. Er zijn meer voorbeelden, die overigens niet alleen duidelijk maken dat mishandeling voorkwam, maar ook dat er maatregelen tegen werden genomen. Belangrijk was dat wangedrag van officieren en gewone bemanningsleden op papier werd vastgelegd, zodat de directie de overtreders van hun instructie achteraf kon bestraffen. Seksueel misbruik van slavinnen kwam ook op de schepen van de MCC voor. In een enkel geval was de kapitein de schuldige, nota bene de man die als eerstverantwoordelijke misbruik moest zien te voorkomen, maar vaker waren het anderen die door de kapitein werden bestraft. Dat was onder meer het geval bij opperstuurman Adriaan van der Steen op de *Prins Willem de Vijfde*. Van der Steen had zich in de zomer van 1763 voor de kust van West-Afrika herhaaldelijk bezondigd aan dronkenschap en seksueel misbruik van slavinnen. Toen bleek dat de opperstuurman niet van plan was om zijn leven te beteren, besloot de scheepsraad hem op 11 augustus 1763 bij Elmina aan land te zetten.⁵³

11

Tot slot

Ik kom tot de afronding van mijn betoog. Daarvoor keer ik nog eenmaal terug naar de studies die recentelijk over het leven aan boord van Britse slavenschepen zijn verschenen. Het zijn geschiedenissen van onderop, van zeelieden en van slaven die aan boord vrijwel voortdurend werden geconfronteerd met geweld en met seksueel misbruik. Die studies vertellen ons veel over de retoriek waarmee abolitionisten de slavenhandel bestreden en hoe wij nu tegen deze gruwelijke mensenhandel aankijken, maar wat vertellen zij ons over de wereld van de achttiende eeuw, waarin slavenhandel lange tijd als 'business as usual' werd gezien? Het archief van de Middelburgse Com-

mercie Compagnie biedt ons de mogelijkheid om het leven en werken aan boord van Zeeuwse slavenschepen tot in detail te bestuderen. Ik heb laten zien dat er uit het onderzoek dat tot heden is verricht een ander beeld oprijst dan in recente Angelsaksische studies wordt geschetst. Op Zeeuwse slavenschepen kwamen geweld en seksueel misbruik van slavinnen ook voor, maar veel vaker verliepen slavenreizen - natuurlijk in de context van de achttiende eeuw - 'normaal'. We weten inmiddels iets meer van wat zich aan boord van die schepen heeft afgespeeld. Er is echter nog veel onderzoek nodig om het beeld scherper te krijgen.

Wat zich aan boord van Zeeuwse slavenschepen heeft afgespeeld, is slechts één vraag die gesteld kan worden. In het archief van de MCC zit materiaal dat ook antwoord kan geven op andere belangrijke vragen over de Zeeuwse slavenhandel. Het bevat bijvoorbeeld de omvangrijke correspondentie van handelsagenten op tal van plaatsen in Europa, Afrika en Amerika. Tevens zijn er directienotulen, uiteenlopende financiële stukken en documenten over de bouw en uitrusting van slavenschepen in te vinden. Naar het informatienetwerk van de onderneming, dat een belangrijke rol heeft gespeeld in het besluitvormingsproces van de directie, is nooit eerder onderzoek gedaan. Zo'n onderzoek kan blootleggen hoe rationeel de slavenhandel in de achttiende eeuw was georganiseerd. Ondernemers die slavenhandel bedreven, gingen niet op goed geluk te werk in de hoop forse winst te kunnen behalen, maar informeerden zich uitgebreid voordat zij tot handelen overgingen. De informatie die zij vergaarden was zeer divers: van de hoogte van verzekeringspremies voor schepen en de vraag naar ruilgoederen in Afrika, tot aan de marktprijzen voor tropische producten die slavenschepen als retourgoederen uit Suriname en andere plantagekoloniën in de Republiek aanvoerden. Het materiaal kan ons ook inzicht verschaffen in het belang van de Zeeuwse slavenhandel voor de lokale en regionale economie in de tweede helft van de achttiende eeuw. Er is, kortom, nog veel werk te verzetten op het terrein van de Nederlandse, specifieke-

ker, de Zeeuwse slavenhandel. Ik hoop de komende jaren mijn steentje aan dat werk te mogen bijdragen.

Na deze excursie naar de schaduwkanten van de Nederlandse (maritieme) geschiedenis en de mogelijkheden van een historicus om daarmee om te gaan, wil ik mijn rede graag met een opgewekter woord van dank afsluiten. Allereerst gaat mijn dank uit naar de Samenwerkende Maritieme Fondsen die het voortbestaan van de leerstoel zeegegeschiedenis hebben gewaarborgd. Een speciaal woord van dank ook aan de bestuursleden van de Stichting Leerstoel Zeegegeschiedenis, Jan Bronder, Henrick van Lennep, Lewis Willing en Rick Wolters, en vanzelfsprekend ook aan de leden van de Raad van Advies, Leonard Blussé, Karel Davids, Cees van Duyvendijk en Henk te Velde.

Tevens wil ik het College van Bestuur en het Bestuur van de Faculteit Geesteswetenschappen dankzeggen voor hun inspanningen voor het behoud van de leerstoel. Het is de enige leerstoel zeegegeschiedenis in ons land dat zo'n rijk maritiem verleden heeft.

Historisch besef, mijne dames en heren, schijnt iedereen min of meer te bezitten, maar voor de ontwikkeling van dat besef en een genuanceerde visie op het verleden zijn leermeesters van grote waarde. Jaap Bruijn was mijn leermeester aan de Leidse Universiteit. Zonder jou Jaap, was ik waarschijnlijk nooit in het maritieme verleden en op dus deze plek verzeild geraakt, waarvoor ik je gaarne dankzeg. Toen jij in 2003 afscheid nam, trad Femme Gastra aan als jouw opvolger en ik op mijn beurt als zijn opvolger. Met jou Femme heb ik zeven jaar op zeer prettige wijze samengewerkt, waarvoor ik je van harte dank. Zeegegeschiedenis is al jarenlang een Leidse specialisatie die is ingebed in de sectie vaderlandse geschiedenis waarin het goed toeven is. Na de komst van Henk te Velde in 2005 werd ik door de landrotten van de sectie ineens Henk ter Zee genoemd. Maar de zee heeft sinds kort ook een vrouwelijke vertegenwoordiger binnen

de sectie, namelijk Anita van Dissel, waarmee ik de toekomst van het maritieme verleden met vertrouwen tegemoet zie.

Graag richt ik mij ook tot de studenten in deze zaal, waarom het aan een universiteit toch voornamelijk draait. Met een aantal van u heb ik, samen met mijn collega Piet Emmer, de afgelopen jaren onderzoek mogen doen naar diverse slavenreizen die de MCC heeft ondernomen. De werkstukken en de scripties die daaruit voortgekomen zijn, hebben interessante gegevens opgeleverd en op een aantal punten mijn inzicht in het leven aan boord van slavenschepen verdiept. Een paar van die inzichten zijn hier vandaag voor het voetlicht gebracht, maar er is zoals eerder gezegd nog veel werk te doen. Ik hoop het onderzoek naar de Nederlandse slavenhandel de komende jaren samen met u te kunnen voortzetten.

Het laatste woord is voor mijn dierbaren. Graag wil ik mijn lieve ouders bedanken die mij altijd door dik en dun hebben gesteund. Het is een genoegen dat mijn moeder hier op negentigjarige leeftijd in goede gezondheid aanwezig kan zijn. Ten slotte bedank ik jou, lieve Felicitas, omdat je mij er zo nu en dan subtiel aan herinnert dat wij niet alleen een verleden, maar ook een heden en een toekomst hebben.

Ik heb gezegd.

Noten

- 1 J. Nettelbeck, *Ein Mann des Seefahrers und aufrechten Bürgers Joachim Nettelbeck wundersame Lebensgeschichte von ihm Selbst erzählt* (München 1910) 18-21.
- 2 Ibidem, 152. Nettelbeck stelt dat hij in 1771 op de *Christina* had aangemonsterd, maar dat moet de *Elisabeth* zijn geweest waarop Jan Harmel kapitein was. Zie I. Teunissen, *Herman van Coopstad en Isaac Jacobus Rochussen. Twee Rotterdamse slavenhandelaren in de 18e eeuw* (niet-gepubliceerde doctoraalscriptie, Rotterdam z.j.) 107.
- 3 Nettelbeck, *Ein Mann*, 152-229.
- 4 Ibidem, 168-169; W.R. Menkman, 'Nederlandsche en vreemde slavenvaart' in *De West-Indische Gids* 26-1 (1944-1945) 109.
- 5 G. Lean, *God's Politician. William Wilberforce's Struggle* (London 1980) 10, 32-36.
- 14 6 J.F. Stanfield, *The Guinea Voyage. A Poem in Three Books* (London 1789) 20-21.
- 7 Volgens de database in www.slavevoyages.com zijn er in deze periode 7.162 Britse slavenschepen uitgereed. Een slavenschip had een bemanning van 30 tot 35 koppen.
- 8 De eerste Nederlandse studie die aandacht aan de slavenhandel schonk, maar nauwelijks op archiefonderzoek is gebaseerd, is *Slavenhalers en Slavenhandel* (Amsterdam 1937) van L.C. Vrijman. Een historiografisch overzicht van het beperkt aantal internationale studies tot aan de jaren zestig van de twintigste eeuw is te vinden in S.D. Behrendt, 'The Transatlantic Slave Trade' in R.L. Paquette en M.M. Smith, *The Oxford Handbook of Slavery in the Americas* (Oxford 2010) 251-258.
- 9 Ph.D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade. A Census* (Madison 1969). Zie voor de invloed van Curtins studie Behrendt, 'The Transatlantic Slave Trade', 259-264.
- 10 In 2000 werd een eerste versie getiteld *The Trans-Atlantic Slave Trade. A Database on CD-ROM* (Cambridge 2000) met begeleidend boek uitgebracht. Die eerste versie bevat ruim 27.000 slavenreizen. Na aanvullend onderzoek werd in 2005 de website www.slavevoyages.com gelanceerd, waarin de beschikbare data van ruim 35.000 slavenreizen zijn opgenomen. De website is voor onderzoekers en geïnteresseerden in de trans-Atlantische slavenvaart kosteloos raadpleegbaar.
- 11 Goede voorbeelden van de nieuwe onderzoeksmogelijkheden die de database biedt, zijn te vinden in D. Eltis en D. Richardson (eds), *Extending the Frontiers. Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven/London 2008).
- 12 Tussen 1770 en 1789 publiceerden Ukawsaw Gronniosaw, Ottobah Cugoana en Olaudah Equiano over hoe zij als slaaf uit Afrika naar Amerika waren verscheept. S. Swaminathan, *Debating the Slave Trade. Rhetoric of British National Identity, 1759-1815* (Farnham 2009) 8, 113-122.
- 13 V. Carretta, 'Olaudah Equiano or Gustavus Vassa?' in *Slavery & Abolition. A Journal of Slave and Post-Slave Studies* 20-3 (1999) 102-104.
- 14 Zie voor een overzicht van publicaties van voorstanders van de slavenhandel Swaminathan, *Debating the Slave Trade*, 224-229.
- 15 B.L. Solow, 'The Transatlantic Slave Trade: A New Census' in *The William and Mary Quarterly* 58-1 (2001) 10-11.
- 16 R. Harms, *The Diligent: A Voyage through the Worlds of the Atlantic Slave Trade* (New York 2002) 253.
- 17 Zie voor een overzicht van studies die in het kader van de herdenking zijn verschenen J. Wood Sweet, 'The Subject of the Slave Trade: Recent Currents in the Histories of the Atlantic, Great Britain, and Western Africa' in *Early American Studies: An Interdisciplinary Journal* 7-1 (2009) 1-45.
- 18 S.E. Smallwood, *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora* (Cambridge MA 2007). Al eerder benadrukte David Eltis in *The Rise of African Slavery in the Americas* (Cambridge 2000) 156-157, hoe de menselijke interactie tussen bemanningsleden en slaven zich beperkte tot de meest essentiële handelingen en communicatie.
- 19 E. Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Car-*

- goes, 1730-1807 (New York 2006); M. Rediker, *The Slave Ship. A Human History* (New York 2007).
- 20 Naast deze prijs ontving Rediker in 2008 voor *The Slave Ship* ook de James A. Rawley Price van de American Historical Association en de Merle Curit Award van de Organization of American Historians.
 - 21 Het spanningsveld dat tussen beeldvorming en kennis over de transatlantische slavenhandel bestaat, is indringend besproken door R.A. Austen, 'The Slave Trade as History and Memory: Confrontations of Slaving Voyage Documents and Communal Traditions' in *The William and Mary Quarterly* 58-1 (2001) 229-244 en B. Bailyn, 'Considering the Slave Trade: History and Memory' in Idem, 245-251.
 - 22 R. Law, *Ouidah. The Social History of a West African Slaving 'Port' 1727-1892* (Oxford/Athens OH 2004) 13.
 - 23 P.C. Emmer, *De Nederlandse slavenhandel 1500-1850* (Amsterdam 2000) 188-189.
 - 24 Tijdens de meidagen van 1940 is een aantal stukken die elders waren opgeborgen verloren gegaan. W.S. Unger, *Het archief der Middelburgsche Commercie Compagnie* ('s-Gravenhage 1951) 12-14.
 - 25 D. Schoute, 'Scheepschirurgijns-journaal van een slavenschip der Middelburgsche Commercie Compagnie' in *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde* 92 (1948) 3645-3662; D. van der Vlis, 'De reis van het fregatschip "Het Vergenoegen" naar Angola en Suriname (1793-1797)' in *Mededelingen van de Nederlandse Vereniging van Zeegeschiedenis* 15 (1967) 1-21; P.C. Emmer, 'De laatste slavenreis van de Middelburgsche Commercie Compagnie' in *Economisch- en Sociaal Historisch Jaarboek* 34 (1971) 72-124; E.J. Eijgenraam, 'Menschlievenheid en eigen belang'. De behandeling van de slaven aan boord van de schepen van de Middelburgsche Commercie Compagnie' in *Archief. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (1990) 77-103.
 - 26 S. Behrendt, 'The Captains in the British Slave Trade from 1785 to 1807' in *Transactions of the Historic Society of Lancashire and Cheshire* 140 (1990) 79-140; Christopher, *Slave Ship Sailors*, 36-38.
 - 27 Rediker, *The Slave Ship*, 217.
 - 28 L.R. Priester, *De Nederlandse houding ten aanzien van de slavenhandel en slavernij 1496-1863* (Middelburg 1987) 103-104; C. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commercie Compagnie 1720-1755* (Middelburg 2000) 117-123.
 - 29 P. van den Hende, *Cornelis van Kakom, slaafhaalder. Een biografische benadering van de slavenhandel van de Middelburgse Commercie Compagnie, 1764-1790* (niet-gepubliceerde doctoraalscriptie, Leiden 2005) bijlage 4, 108-111.
 - 30 Diverse directe en aangetrouwde familieleden van Cornelis van Kakom hebben in uiteenlopende functies voor de MCC gevaren. Zie voor zijn familiegeschiedenis en carrière Van den Hende, *Cornelis van Kakom, slaafhaalder*.
 - 31 Zeeuws Archief (ZA), Archief Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) 1252, Scheepsjournaal 23-25 mei en 28 september 1769.
 - 32 De scheepsraad op een slavenschip van de MCC bestond uit de kapitein en de stuurlieden, soms aangevuld met de bootsman. Zie voor een standaardinstructie ZA, MCC 509.2, Instructie voor de kapitein en officieren van de *Haast u Langzaam*.
 - 33 A. Tramper, *Slaven in Zeeuwse handen. Reilen en zeilen van een slavenschip in de tweede helft van de achttiende eeuw* (niet-gepubliceerde MA-scriptie, Leiden 2010) 64.
 - 34 ZA, MCC 21, Notulen directie, 13 april 1766; MCC 509.2, Diverse verklaringen van bemanningsleden.
 - 35 P. Linebaugh en M. Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston 2000) 131-132.
 - 36 J. Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail* (Cambridge MA 1997) 70; Christopher, *Slave Ship Sailors*, 73; J.S. Scott, *The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution* (niet-gepubliceerd proefschrift, Duke University 1986) 84-85.

- 37 Christopher, *Slave Ship Sailors*, 51-90. De visie van Christopher op de solidariteit tussen Europese en Afrikaanse zeelieden is omstreden. Zie de kritieken in 'Reviews of Emma Christopher, *Slave Ship Sailors And Their Captive Cargoes, 1730-1807* With a Response by Emma Christopher' in *International Journal of Maritime History* 19-1 (2007) 287-341.
- 38 Christopher, *Slave Ship Sailors*, 82-83.
- 39 P.F. Poortvliet, *De bemanningen der schepen van de Middelburgsche commercie compagnie 1721-1803*, vijf delen (Kapelle 1995).
- 40 R. Beeldsnijder, 'Om werk van jullie te hebben'. *Plantageslaven in Suriname, 1730-1750* (Utrecht 1994) 151-158.
- 41 D.H. Gallandat, 'Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaaren' in *Archief 2005. Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 2005) 153. Fotografische herdruk van de originele tekst uit 1769.
- 42 Tramper, *Slaven in Zeeuwse handen*, 58.
- 43 J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (New York 1990) 165-168. Postma heeft slechts vier schepen kunnen traceren waarop een massale opstand heeft plaatsgevonden. Alleen in 1780 slaagden de slaven van de *Vigilante* erin om voor de kust van Guyana de macht op het schip over te nemen.
- 44 ZA, MCC 509.2, Instructie voor de kapitein en officieren van de *Haast u Langzaam*.
- 45 ZA, MCC 435, Journaal van de opperchirurgijn, 49.
- 46 Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, 244-245.
- 47 ZA, MCC 800, Scheepsjournaal, 30 juli, 5 en 6 augustus en 19 oktober 1761; 803, Negotieboek, rekening courant.
- 48 Gallandat, 'Noodige onderrichtingen voor de slaafhandelaaren', 121-159.
- 49 J. Dyserinck, *Brieven van Betje Wolff en Aagtje Deken* ('s-Gravenhage 1904) 93-154. Gallandat stond bekend als een verlichte intellectueel die met Betje Wolff over de ideeën van Franse verlichtingsfilosofen correspondeerde.
- 50 W.W. Mijnhart, 'David Henri Gallandat en zijn 'Noodige Onderrichtingen'' in *Archief 2005*, 119-120. Zie voor de ontwikkeling van het denken over slavenhandel en slavernij in Nederland: A.N. Paasman, *Reinhart: Nederlandse literatuur en slavernij ten tijde van de Verlichting* (Putten 1984), J.W. Buisman, *Tussen vroomheid en Verlichting. Een cultuurhistorisch en -sociologisch onderzoek naar enkele aspecten van de Verlichting in Nederland, 1755-1810*, twee delen (Zwolle 1992) en A. Sens, 'Mensaaap, heiden, slaaf'. *Nederlandse visies op de wereld rond 1800* (Den Haag 2001).
- 51 Eijgenraam, 'Menschlievenheid en eigen belang', 94.
- 52 Priester, *De Nederlandse houding*, 108-114.
- 53 ZA, MCC 959.2, Verklaring bemanning, 11 augustus 1763.

PROF.DR. HENK DEN HEIJER



Henk den Heijer (1950) studeerde geschiedenis aan de Universiteit Leiden. In 1997 promoveerde hij in Leiden op een studie over de Nederlandse handel en scheepvaart op West-Afrika in de periode 1674-1740. Hij was docent geschiedenis aan het St. Antoniuscollege in Gouda en gastonderzoeker aan de Universiteit van Amsterdam. Sinds 2003 werkt hij bij de sectie vaderlandse geschiedenis van het Instituut voor Geschiedenis van de Universiteit Leiden, waar hij in september 2010 tot hoogleraar zeegeschiedenis werd benoemd. Zijn onderzoek richt zich vooral op de Nederlandse expansie in het Atlantisch gebied in de zeventiende en achttiende eeuw en de Nederlandse zeevisserij in de negentiende en twintigste eeuw. Hij geeft mede leiding aan het NWO-project *Dutch Atlantic connections. The circulation of people, goods and ideas in the Atlantic world, 1680-1795*.



Universiteit Leiden